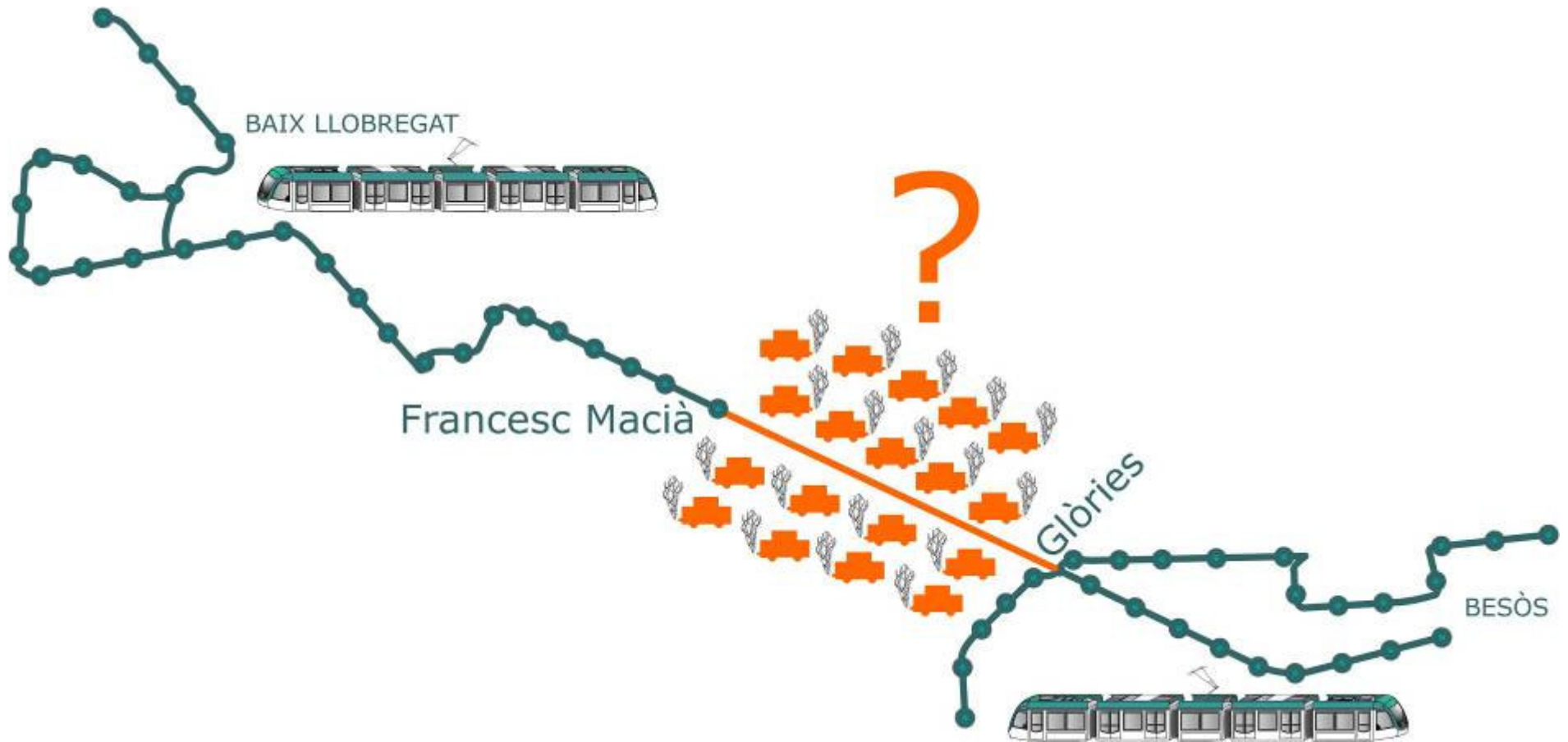


Diagonal per a tothom



Anàlisi cost-benefici d'implantar el tramvia en el tram central de l'avinguda Diagonal entre plaça **Francesc Macià** i plaça de les **Glòries**

Diagonal per a tothom



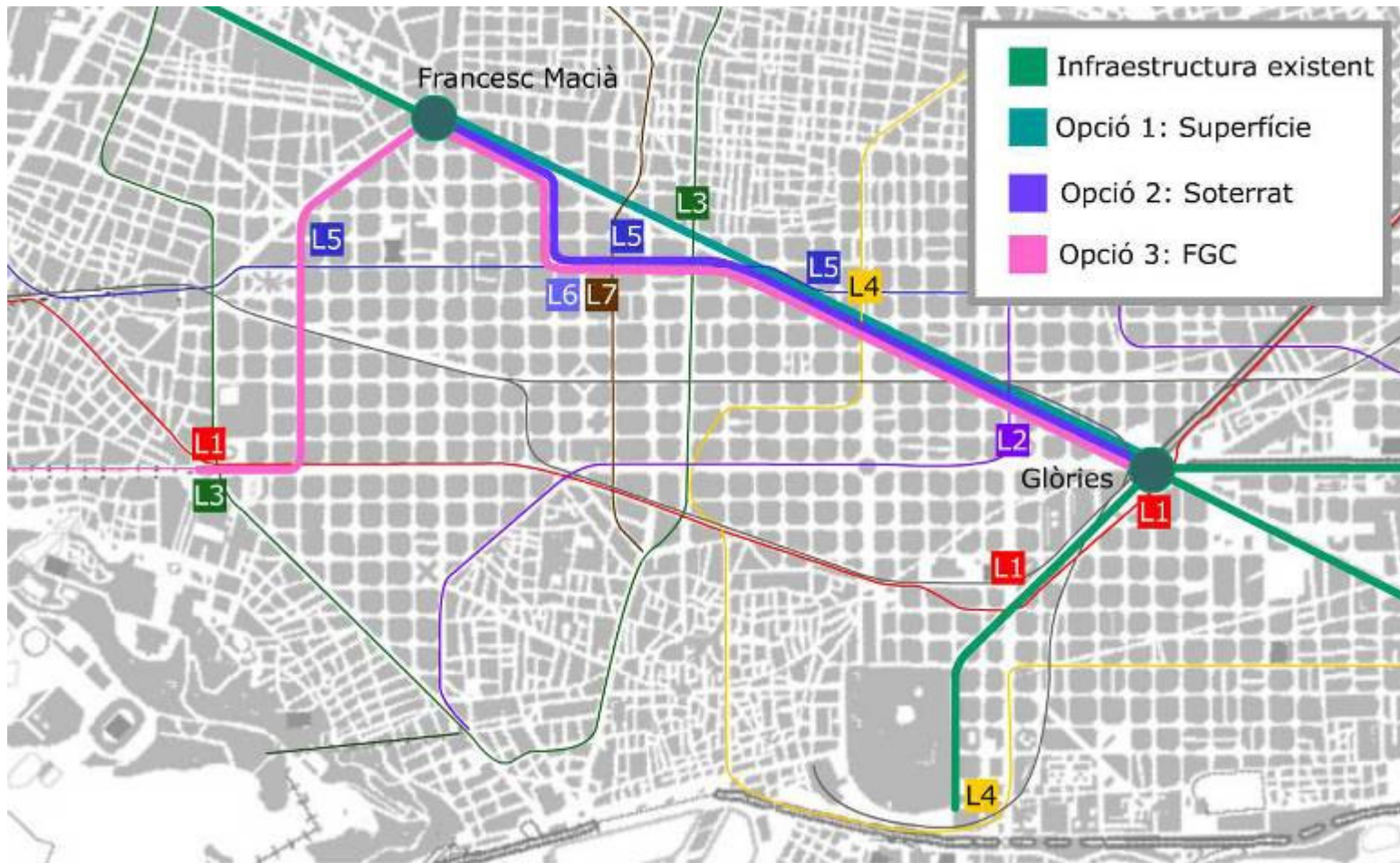
El projecte de tramvia per la Diagonal s'inicia a partir d'una proposta de l'**EMT** que es veu reflectida en el pla d'empresa de **TMB** el **1989**

Diagonal per a tothom



Les Rondes havien de permetre descongestionar les vies transversals però es va deixar perdre l'oportunitat de modificar la secció de la Diagonal i donar més espai a l'ecomobilitat mantenint els deu carrils.

Diagonal per a tothom

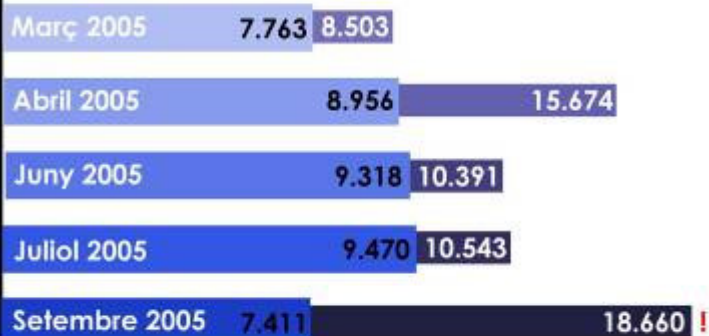


Tres opcions per unir **Francesc Macià** i **Glòries**: tramvia en superfície, Tramvia soterrat, o perllongament de la L8 de FGC.

Diagonal per a tothom

TRAMBESÒS

Viatges mitjà dia feiner / Màxim viatges en el mes

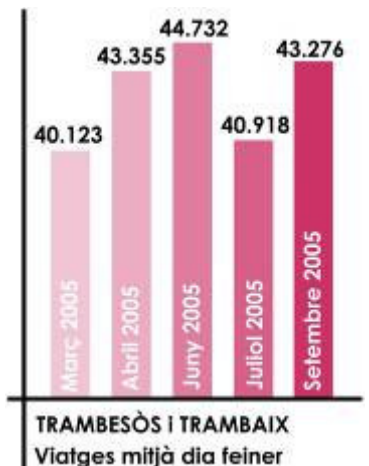


TRAMBAIX

Viatges mitjà dia feiner / Màxim viatges en el mes



Mode de transport utilitzat per usuaris del Trambaix abans de la seva implantació



El tramvia capta pel transport públic més passatge que el metro i atorga més espai en superfície al transport públic i al vianant. La taxa de captació de passatge del Trambaix és similar a la de Metrosur.

Diagonal per a tothom

PROBLEMES AMB L'ACTUAL SISTEMA D'EXPLOTACIÓ DEL TRAMVIA



Ocupació de la plataforma del tramvia al carrer Numància

Els ajuntaments segueixen donant la prioritat al cotxe en els semàfors

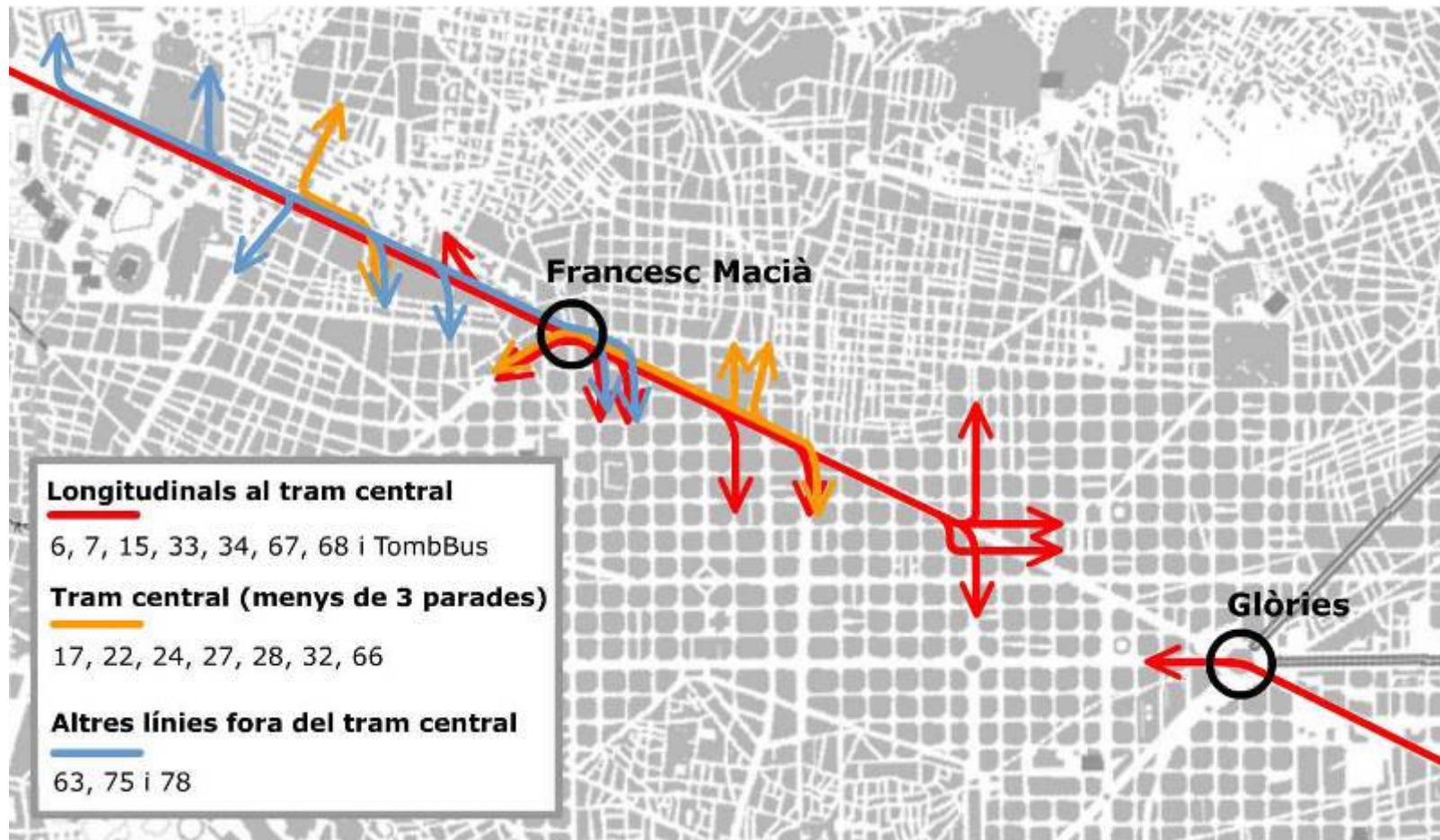


Excessiva baixa velocitat al carrer Adolf Florensa (de vianants i limitat a 10 km/h)

Existència de semàfors en cruïlles la intensitat de les quals no ho justifica (100 vehicles/dia)

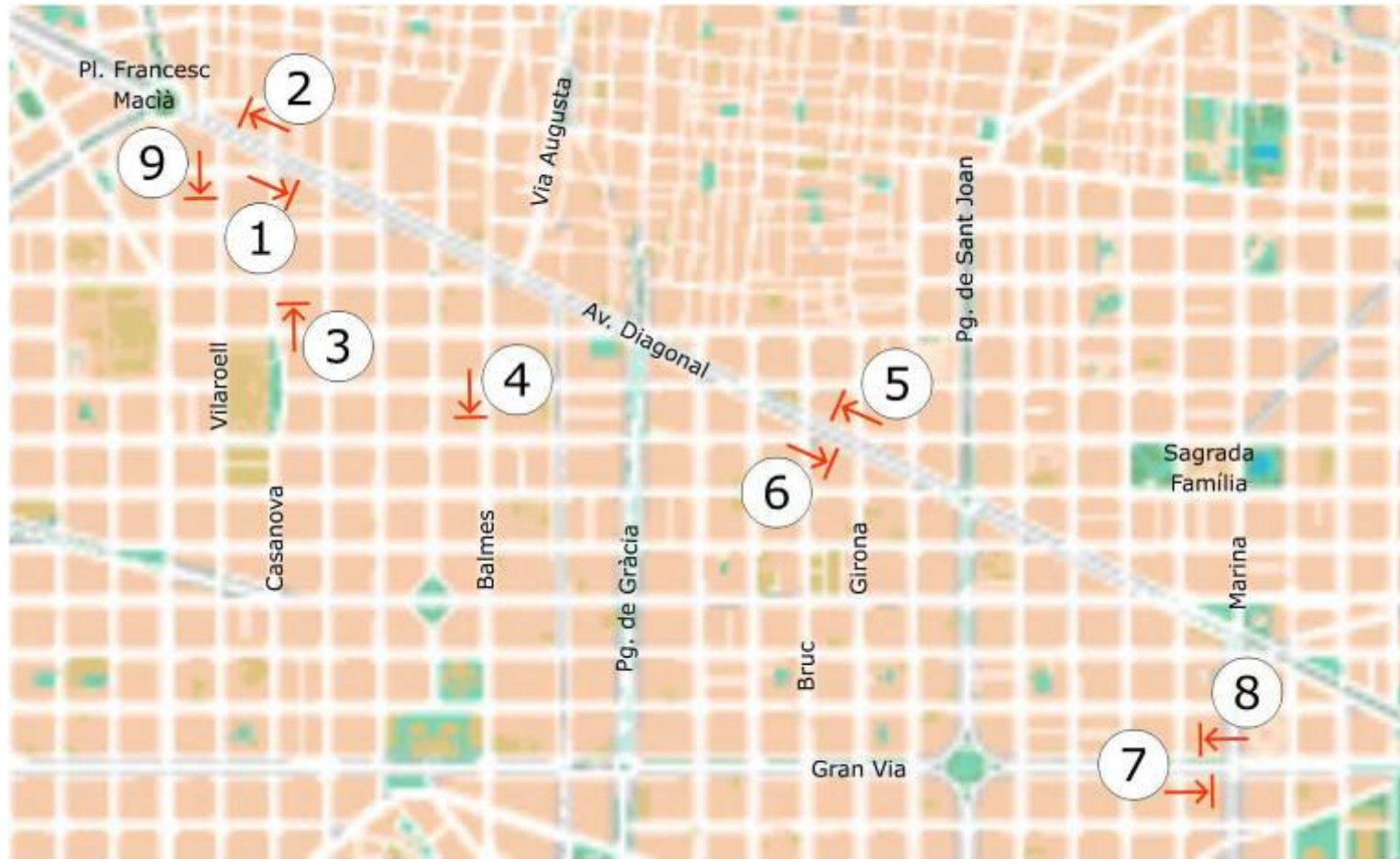
Tot i que la velocitat ha millorat, continua estant per sota del que es va anunciar, 18km/h al Trambaix i 19km/h al Trambesòs. Això és degut a una prioritat semafòrica favorable al cotxe, l'ocupació de plataformes (c. Numància, la limitació de velocitat al carrer Adolf Florensa (peatonal) i l'existència de cruïlles amb semaforització innecessària (100 cotxes/dia).

Diagonal per a tothom



L'oferta actual de bus a la Diagonal està constituïda per **18 línies**, 8 de les quals són longitudinals al tram central i 7 més la travessen al llarg de menys de tres parades.

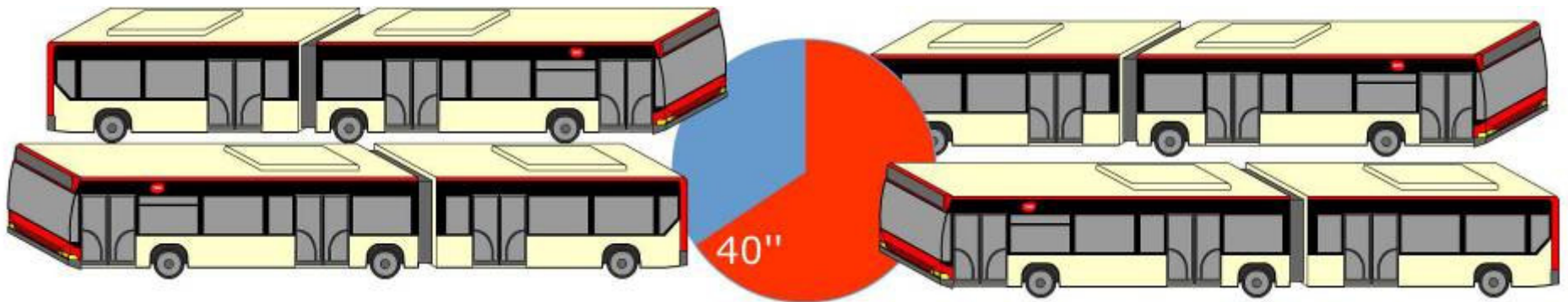
Diagonal per a tothom



Enquesta PTP amb nou punts de control. S'han mesurat dades d'ocupació, velocitat i regularitat de pas de 1.250 autobusos.

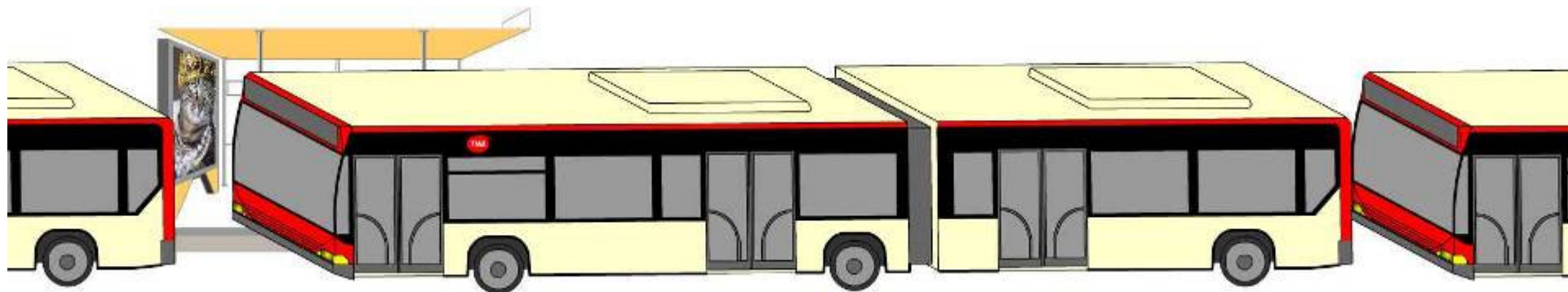
Diagonal per a tothom

Línia Hora	6	7	15	27	32	33	34	63	67	68	TOTAL
de 7 a 9	8	9	9	9	8	9	9	5	5	4	145
de 9 a 11	9	10	11	10	10	11	10	6	4	4	171
de 11 a 13	8	10	9	9	9	10	9	5	4	4	155
de 13 a 15	9	10	10	10	10	10	9	7	6	6	174
de 15 a 17	9	9	11	10	8	10	9	7	5	6	165
de 17 a 19	8	10	11	9	9	9	9	6	5	5	160
de 19 a 21	8	8	8	8	6	9	8	5	4	4	130
TOTAL	114	130	135	129	118	136	126	80	66	66	960



Els autobusos s'atrapen els uns als altres: intervals d'un bus cada quaranta segons.

Diagonal per a tothom



Bus TMB (Diagonal)

8 km/h

Bus TMB

12 km/h

Trambaix

18 km/h

Velocitat comercial

L'oferta actual suposa molt baixa velocitat comercial, acordions en hora punta i busos saturats que no obren portes perquè ja no es pot pujar. El bus ja no dona més de sí.

Diagonal per a tothom



Consum energètic quatre cops superior al tramvia.

La contaminació es dispara degut a la baixa velocitat, al soroll del trànsit i a l'ús de combustibles derivats del petroli.

Més emissions de CO2 que el tramvia.

Externalitats del bus: 657 € / 1000 veh-km. Principals externalitats: canvi climàtic, contaminació, soroll i accidents.

No es disminueix la inseguretat (sobre el trànsit i els usuaris en les voreres per les aglomeracions i poc espai).



Menys consum energètic, quatre cops inferior al bus.

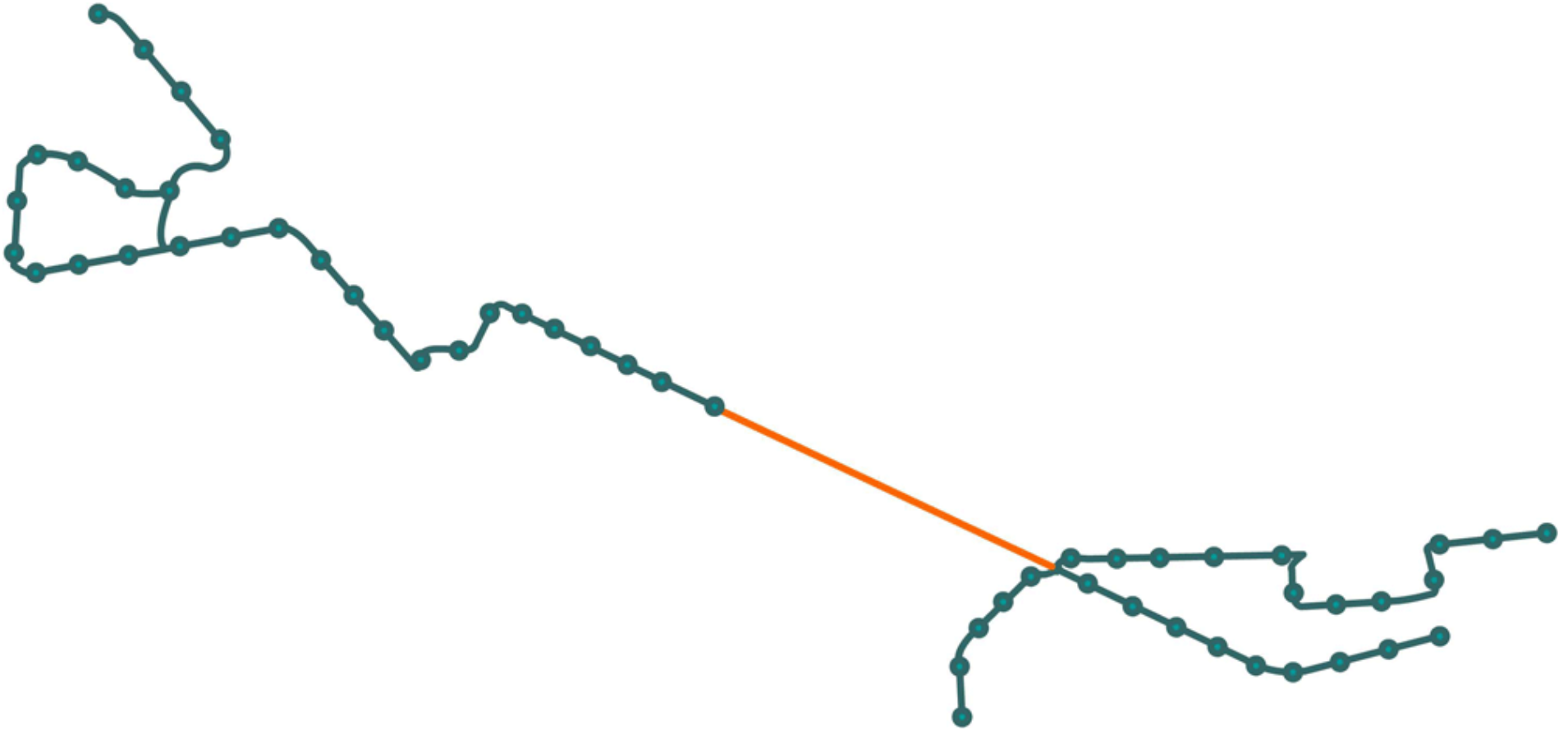
No contamina i és silenciós.

Externalitats del tramvia: 172 € / 1000 veh-km, quatre cops menys que en el cas del bus.

Afavoreix la reducció del trànsit i dona més espai a l'ecomobilitat.

El bus té més consum energètic, emissions de CO2, contaminació acústica i externalitats que el tramvia.

Diagonal per a tothom



Proposta d'unió de les dues xarxes de tramvia: un autèntic eix de transport públic amb prioritat.

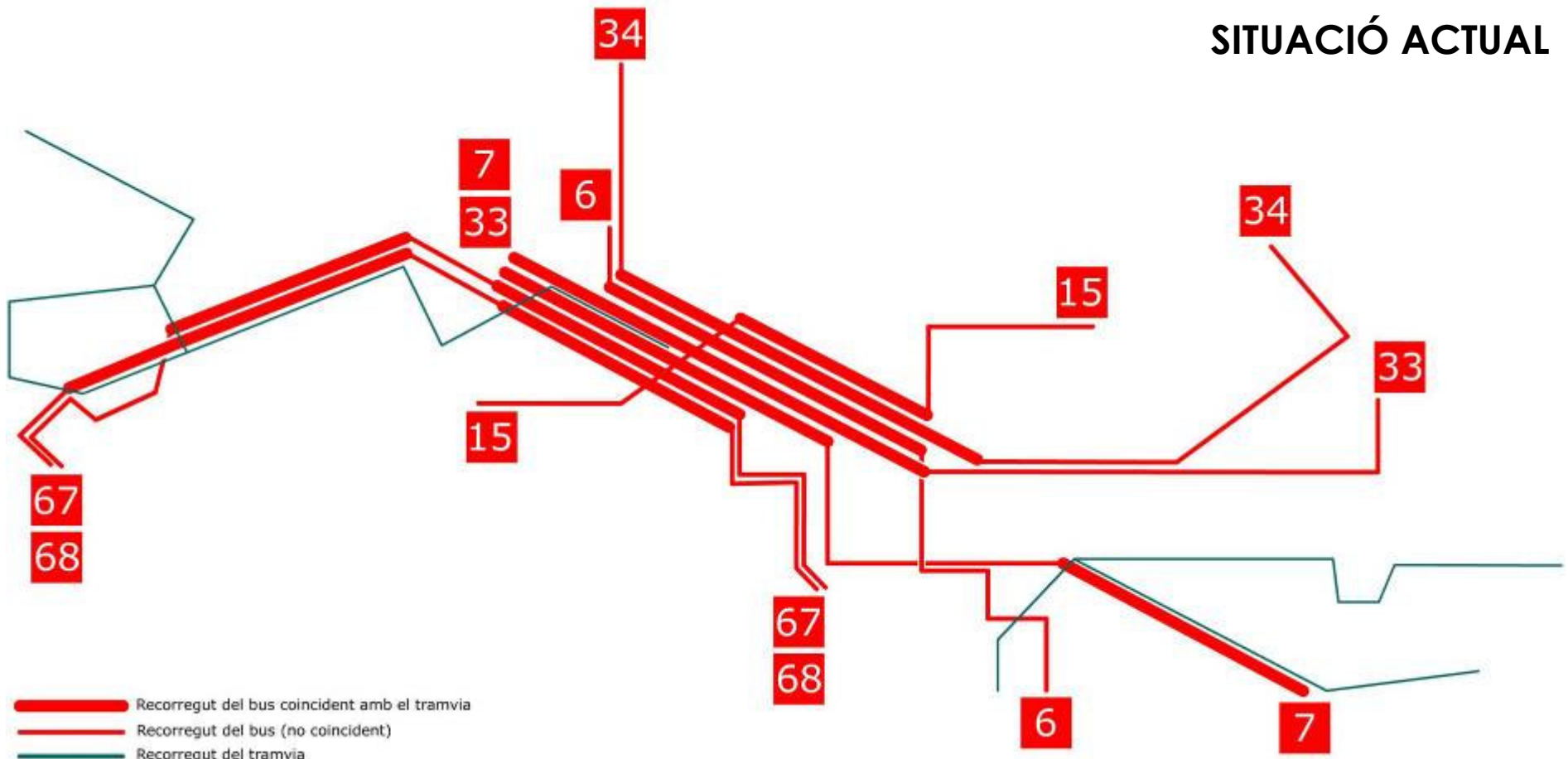
Diagonal per a tothom



L'objectiu és una freqüència de 3 minuts.

Es proposa prolongar la T1 fins a Glòries, la T5 fins a Zona Universitària, i una nova línia T0 entre Glòries i Zona Universitària. Es creen noves correspondències amb el metro a Diagonal, Verdaguer i Monumental.

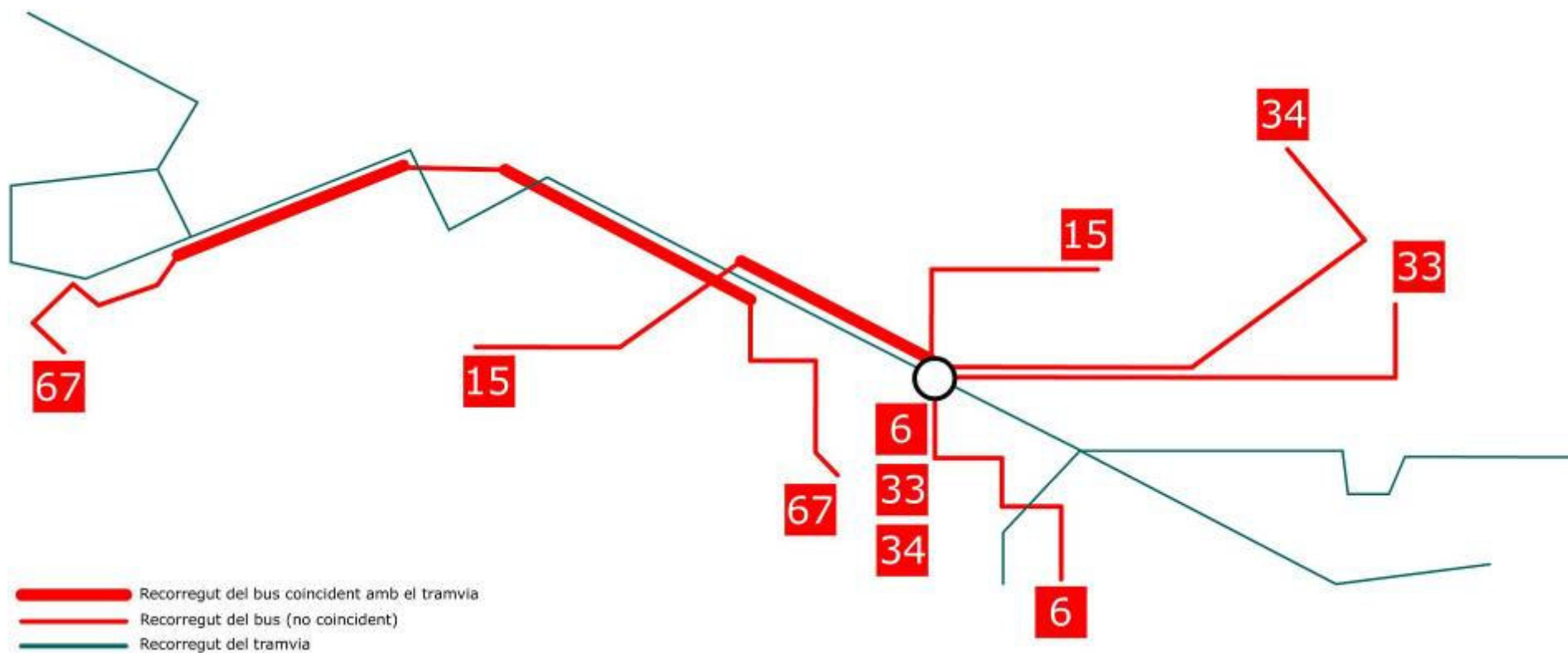
Diagonal per a tothom



La proposta de superar l'actual estat del tramvia *interruptus* s'analitza sobre tres escenaris amb diferents intensitats de retall de servei de bus.

Diagonal per a tothom

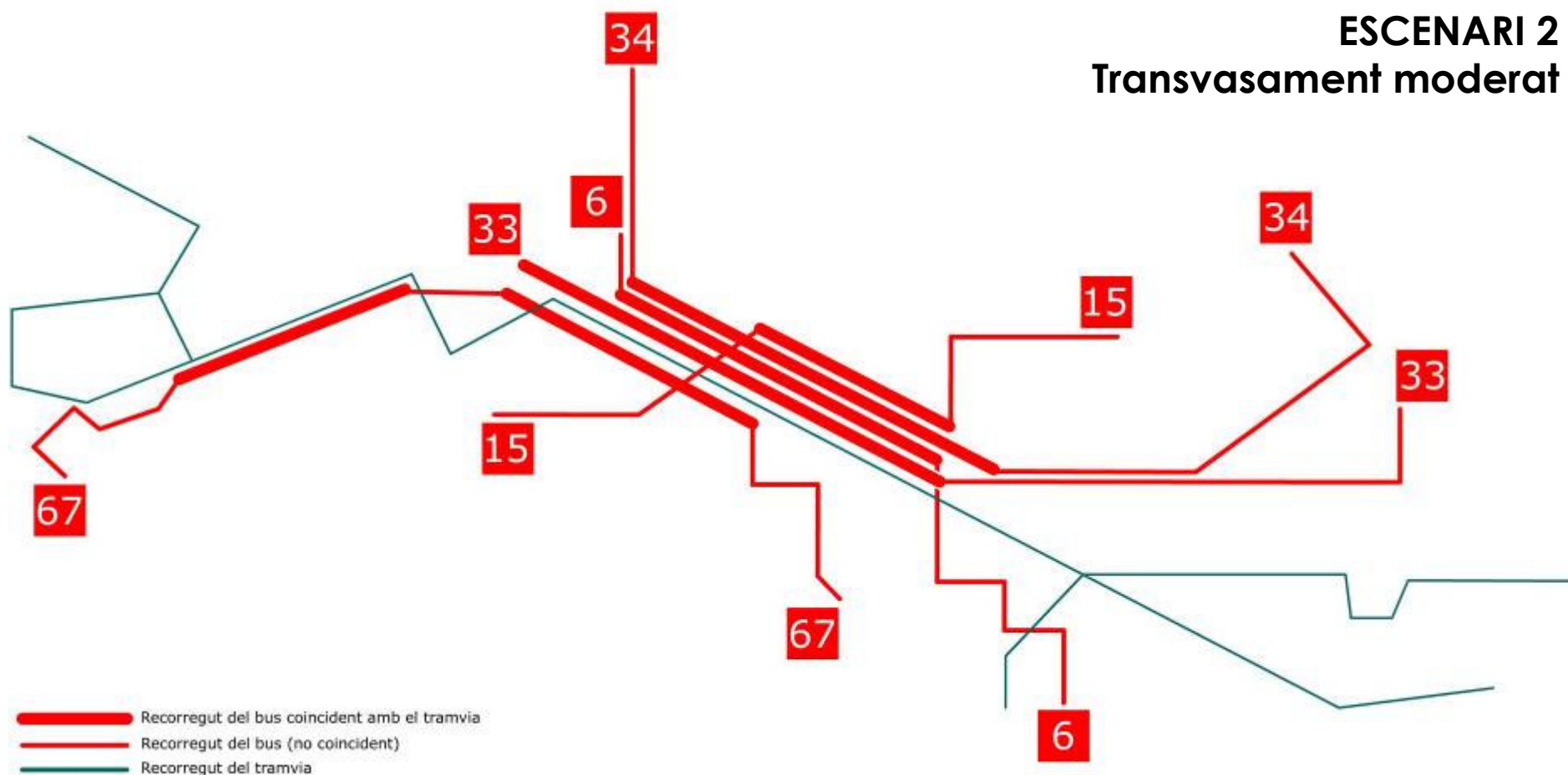
ESCENARI 1 Transvasament intens



- L'**escenari 1** contempla un **nivell alt** de transvasament, que s'assoleix amb
- Supressió de la 7
 - Retall de recorregut de la 6, 33 i 34 a Verdaguer
 - Fusió de la 67 i la 68 amb una reducció del 50% de la flota
 - Manteniment de la 15

Diagonal per a tothom

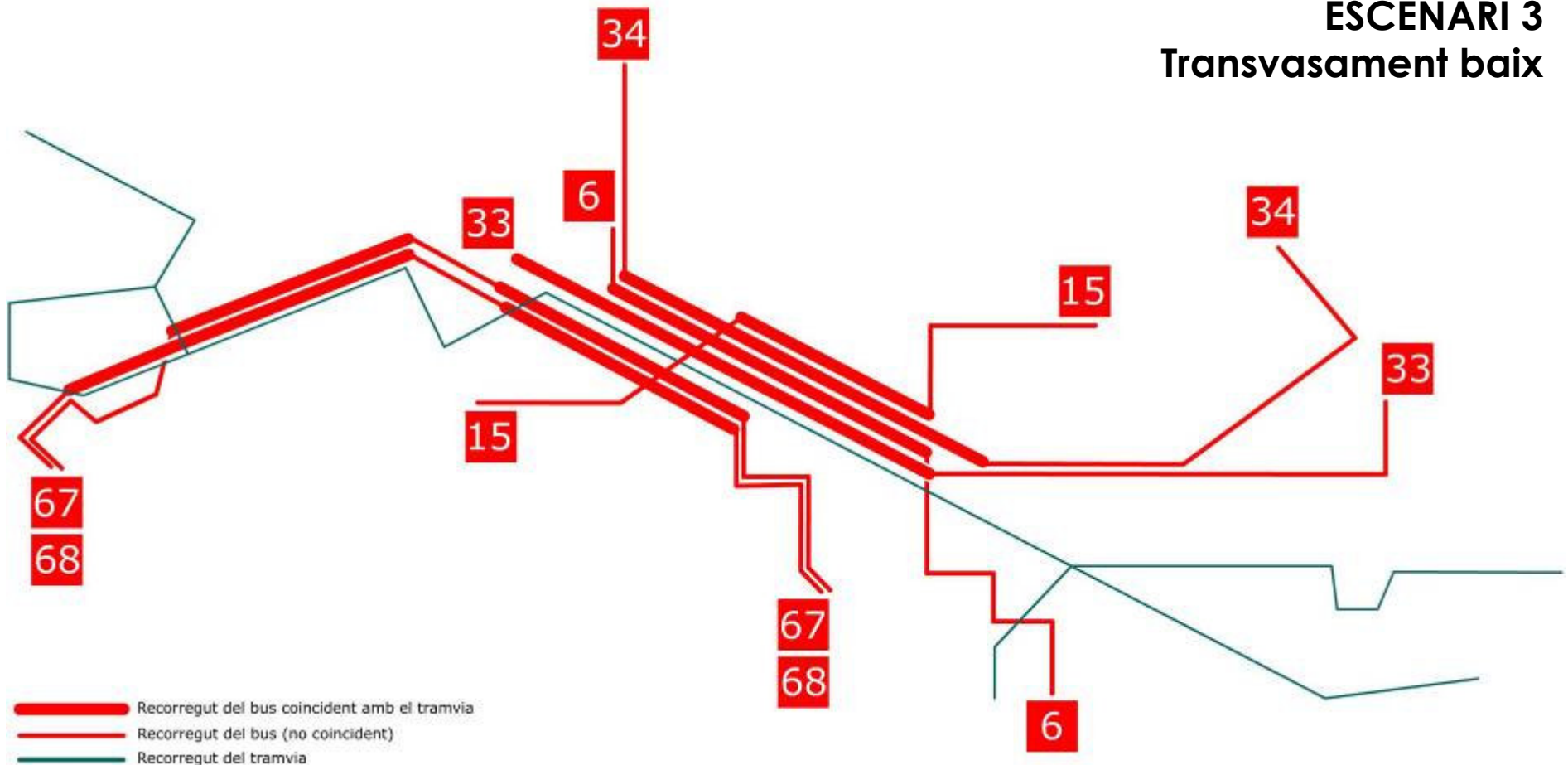
ESCENARI 2 Transvasament moderat



- L'**escenari 2** contempla un **nivell moderat** de transvasament:
- Supressió de la 7
 - Reducció d'un 35% de servei a la 33 mantenint el seu recorregut
 - Fusió de la 67 i la 68 amb una reducció del 50% de la flota
 - Manteniment de la 6, 15 i 34

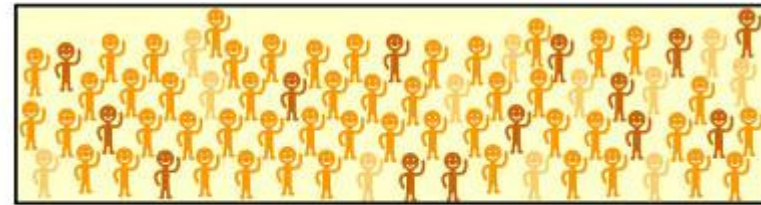
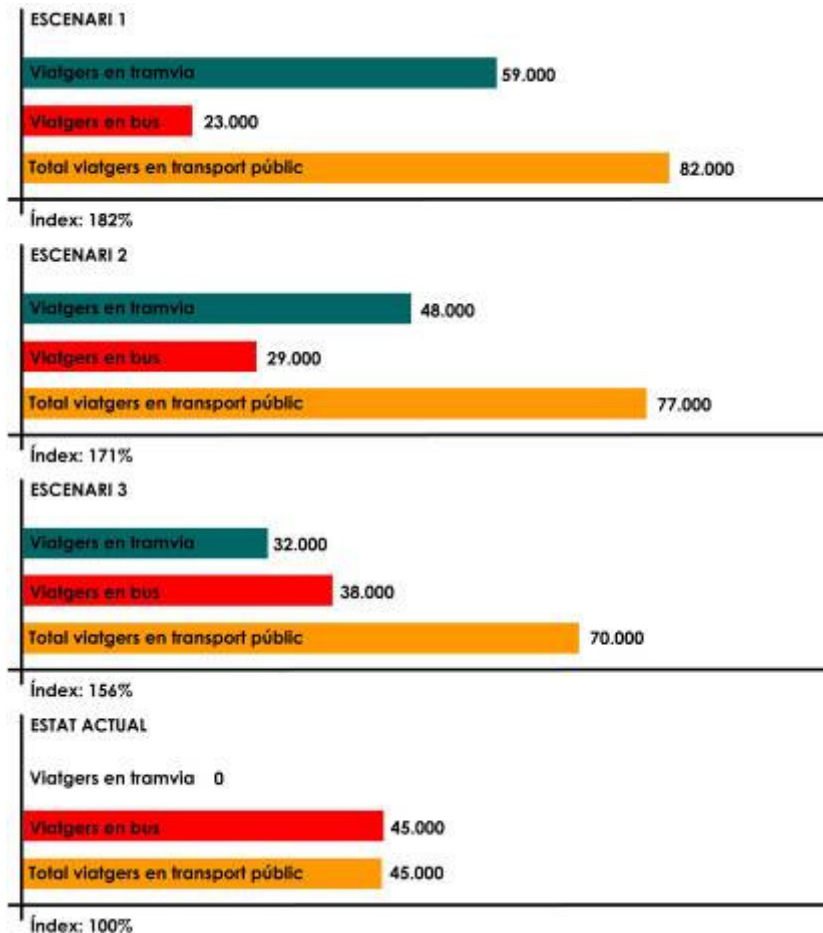
Diagonal per a tothom

ESCENARI 3 Transvasament baix



L'**escenari 3** contempla un **nivell baix** de transvasament: només se suprimeix la 7. Es tracta d'una poda simbòlica.

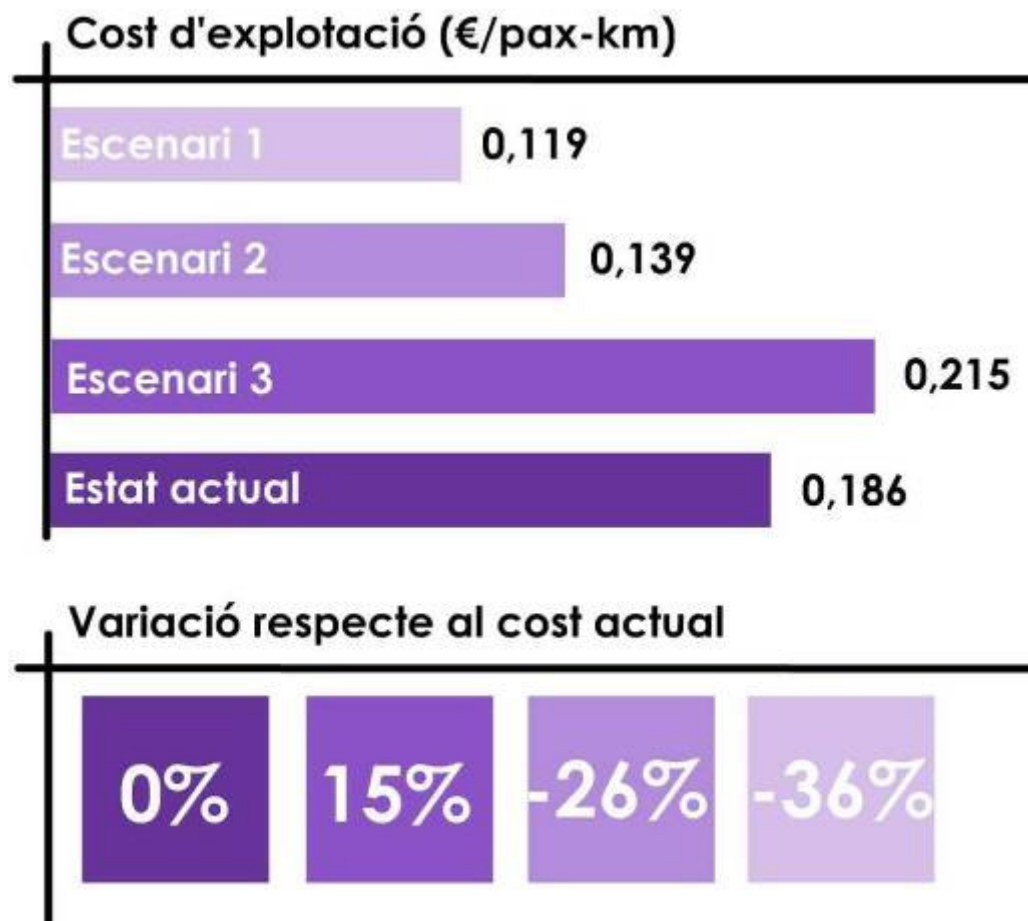
Diagonal per a tothom



INCREMENT D'USUARIS EN TRANSPORT PÚBLIC PER A CADA ESCENARI

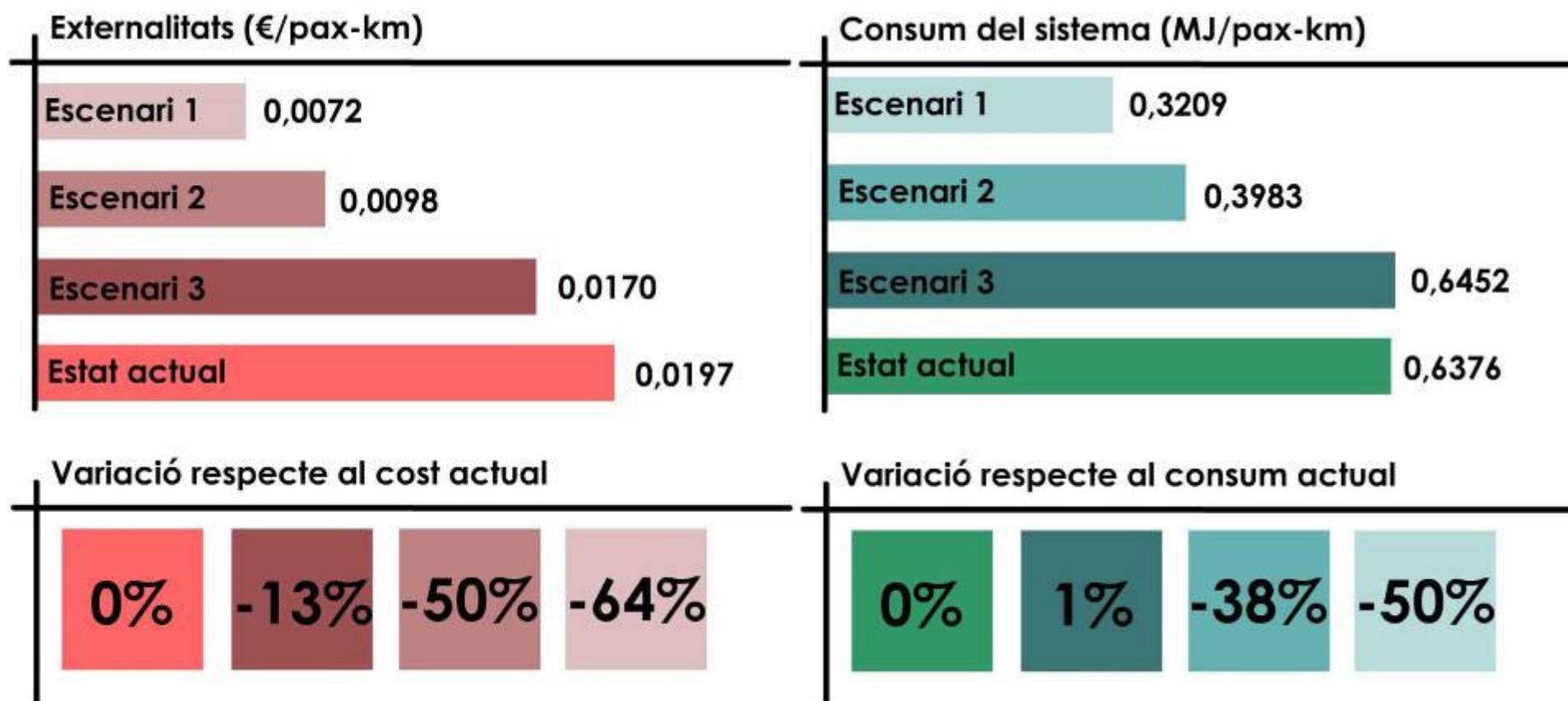
Els resultats de la simulació indiquen que en l'escenari 1 (nivell intens de transvasament) es guanya un 82% d'usuaris. En l'escenari 3 (poda simbòlica) l'increment de passatge arriba al 56%.

Diagonal per a tothom



El cost d'explotació per passatger transportat es redueix molt, fins a un 36% en l'escenari 1. L'estalvi anual seria de **9 milions** d'euros, la qual cosa permetria **amortitzar** la inversió en només **4 anys**.

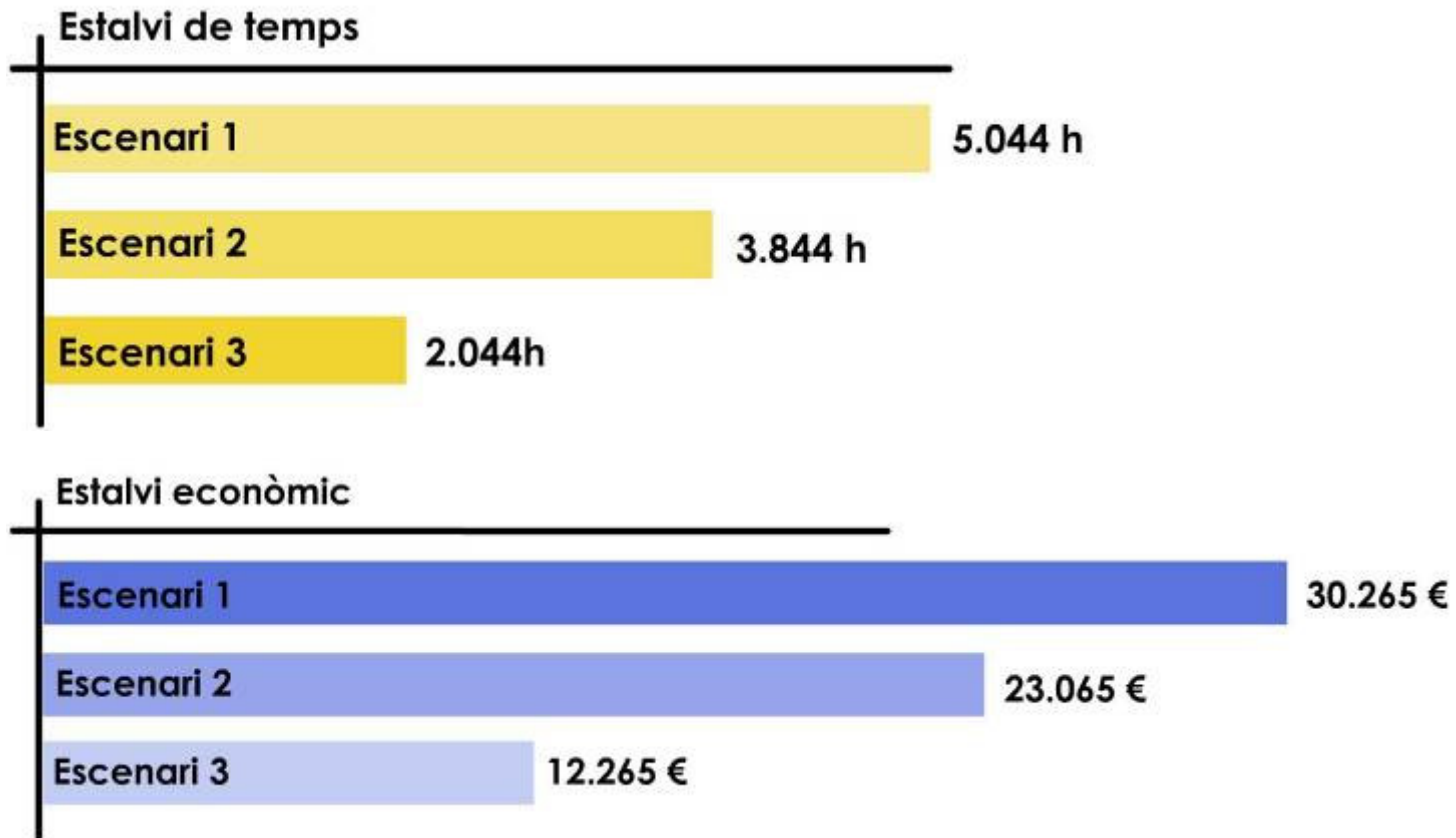
Diagonal per a tothom



El costos externs o externalitats es redueixen un 64% en l'escenari 1.

L'estalvi energètic seria fins a un 50% per passatger transportat.

Diagonal per a tothom



L'estalvi en temps de viatge és molt important degut a què el tramvia anirà a 18 km/h de velocitat comercial front als 8 km/h actual del bus, a què para cada 500 m i que el temps d'accés dels passatgers és molt curt. Anualment l'estalvi de temps suposaria uns 10 milions d'euros.

Diagonal per a tothom

- Perquè cal una Diagonal per a **tothom**...
- Perquè els **vianants** han de poder passejar en condicions...
- Perquè els **ciclistes** han de poder desplaçar-se de forma segura...
- Perquè cal un sistema de **transport públic barat i eficient**...
- Perquè ens cal una Diagonal sense **contaminació**....
- Perquè **cal que la vida torni a a la Diagonal**...

Necesitem que hi hagi menys cotxes i més espai pel transport públic i els desplaçaments a peu i amb bicicleta, i per aconseguir-ho cal acabar amb la situació del tramvia *interruptus*.

Diagonal per a tothom



Reproducció del cartell "La Diagonal per a tothom" i fotos de la marxa cívica al llarg de l'avinguda entre Francesc Macià i Glòries.